SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 17 minutos)

La Subcomisión de la Comisión Permanente da la bienvenida a los señores integrantes de la Cámara Automotriz. Les pedimos disculpas –por lo menos, a algunos de ustedes- porque no sabíamos que también, en el día de hoy, habían sido invitados por la Comisión de Industria y Energía del Senado para hablar sobre el tema.

En el día de hoy recibimos la visita de los funcionarios de Oferol S.A., quienes realizaron una descripción sobre cómo se encontraba el tema automotriz en esta época. Es bueno señalar que ellos hablaron muy bien de la patronal -cabe aclarar que en ningún momento lo hicieron en contra-, de la fabricación de automóviles nacionales y, lógicamente, de su participación en el armado y en el trabajo de los mismos. Pero lo que hay que resaltar es lo bien que hablaron de sus patrones, con quienes trabajaron en forma conjunta, y se sentían contentos, fundamentalmente, en lo que tiene que ver con Oferol. Manifestaron que habían mantenido un muy buen diálogo y que la única discrepancia había sido el hecho final, cuando fueron despedidos. Ellos hubiesen preferido quedar en el seguro de paro, seguir trabajando o esperando, y ayudar a buscar una solución en el tema de Oferol. Por lo tanto, la Comisión Permanente pensó del caso invitar a la gente de Oferol y a la de la Cámara Automotriz, para referirse a este tema.

SEÑOR SOLER (Jorge).- Represento a Oferol S.A. y voy a señalar lo siguiente. Con fecha 12 y 13 de febrero los funcionarios de Oferol S.A. firmaron el despido en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, es decir que esa parte quedó totalmente cancelada.

En cuanto a los nuevos proyectos, al día de hoy no tengo ningún atisbo de que vayan a surgir porque PSA hace tiempo que no nos da nuevos modelos; esto se sabe desde hace dos años.

En nombre de Oferol, debo decirles que hemos agotado las posibilidades de tener un nuevo modelo. Además, en la industria automotriz, un nuevo modelo no se improvisa, por lo menos en nuestra planta.

Entonces, lo que podemos hacer es lo que hicimos hasta el mes de diciembre inclusive, que es mantener un buen diálogo con la gente, pagarles lo que les corresponde –incluido el despido-, darles de comer -porque el almuerzo está incluido- y mantener la planta, cuyo costo es bastante elevado.

Como administrador de Oferol, que ha cesado su actividad al 30 de diciembre, no puedo decir otra cosa. Hay proyectos nuevos pero no sabemos si van a ver la luz. Digo esto porque nuestro país es la República Oriental del Uruguay -me imagino que todos los que estamos aquí somos uruguayos- y pienso que nada puede ser peor que la pérdida de confianza y la desesperanza que todos tenemos.

Fuera de esto, no tengo mucho más que agregar, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacerles una pregunta con respecto a algo que se había señalado en el sentido de que Oferol S.A. había planteado la posibilidad de integrar otra empresa –VINDER, si no me equivoco- para fabricación de determinado vehículo.

Deseo aclararles que mi interrogante no está enfocada desde el punto de vista del negocio de ustedes, ya que considero que se trata de un tema personal y particular, sino que simplemente va dirigida a conocer la posibilidad o viabilidad de que esa empresa funcione en el futuro.

SEÑOR SOLER (Jorge).- No creo que eso pueda ser posible. He mantenido muchas reuniones con los delegados de los obreros, una de las cuales fue el 20 de diciembre. En aquel entonces estaban los delegados de LADA en el Uruguay y el 20 de diciembre escribí, al calor de ese momento, que me parecía que estaban muy próximos a lo que decían los rusos. El 25 de diciembre se fueron –era Navidad-, el 24 no concurrieron a la planta de Oferol y el 23 se negaron a firmar, porque el hecho de que sean rusos no quiere decir que firmen lo que hace 2 años están planeando.

Como dije antes, pienso que ahora estamos en una instancia en la cual no se puede prometer nada; al menos, eso me parece a mí, porque sería caer en segundas promesas y en segundas faltas.

El tema esencial de la República Oriental del Uruguay es, primero, que somos todos mucho más pobres; segundo, que no hemos cumplido las expectativas de los habitantes; tercero, que no encontramos solución a las preguntas que nos hacen, y cuarto, que esta región está, según mi opinión, como infectada. Brasil, Argentina y Uruguay, Paraguay, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela.

En mi opinión, lo que hay es una aversión a radicar inversiones en la República Oriental del Uruguay. Debo decir que no conozco bien el tema argentino; sé que se hace un esfuerzo que es muy costoso para Uruguay e inútil para la Argentina. El año 2003 es muy complicado, pues hay elecciones en la Argentina y definición de políticas en Brasil, por lo que el Uruguay podrá aspirar a muchas cosas pero no creo que pueda llegar a definir ninguna. Desde mi punto de vista, en todos los casos la globalización nos perjudica. Además, el mercado automotor, que era de cierta relevancia, pasó de vender 35.000 unidades anuales a vender solamente 5.000. Para saber lo que va a suceder en el futuro, se le puede preguntar a Atchugarry o a la Dirección General Impositiva; yo lo único que sé es que el automóvil es un bien perseguido desde el punto de vista impositivo y general. Así es muy difícil que se puedan vender autos. En fin, este es el país según Jorge Soler, en representación de Oferol que cesó las actividades industriales el 30 de diciembre. En vez de preguntarme a mí, deberían preguntarle al señor "Zeta" –no sé bien cómo pronunciar su apellido- o al señor Atchugarry qué van a hacer con los impuestos a los automóviles. Este es el único país del mundo en el que el mercado baja siete veces el valor nominal y nadie dice nada; y bueno, no querrán automóviles. No hay que ser muy astuto para

entender esto, si se tiene en cuenta que se vendían 35.000 autos y ahora se venden 4.000, y esto dando pedal con los Entes Autónomos, Servicios Descentralizados, o lo que sea, que compran vehículos japoneses. Yo en siete años nunca le pude vender al Estado un vehículo Citroën hecho acá.

En cambio, está lleno de Toyota, Mitsubishi y Nissan. Esto que ocurre, por algo será, y creo que después de siete años hay que aprender. El Ministerio del Interior, que tiene al frente un representante colorado, no quiere que haya automóviles fabricados en la República Oriental del Uruguay y, entonces, no los habrá. He visto las más horrorosas discriminaciones en mi vida, pero nadie lo quiso entender y después tienen que afrontar las situaciones. Ahora, si ustedes piensan que los judíos extranjeros pierden dos veces, están equivocados. Ya con lo que ocurrió en 1982 alcanzó; ahora lo que hacen es presentarse a concordato: pesifican la deuda, la dividen y pagan cuando quieren, si es que pagan. Durante quince años, con Gobiernos blancos, colorados y militares, me pasé acompañando; esto se los digo nada más que porque estoy viejo y lo que voy a poder hacer es ver crecer el pastito desde abajo. Hay que ver que este entorno era un emporio. Teníamos una sociedad anónima como la Fábrica Uruguaya de Alpargatas, que trabajaba 24 horas por día; Soler Hermanos, que le daba trabajo a 689 funcionarios, la librería La Perla, que estaba al lado de la tienda. Durante muchos años, los Gobiernos blancos, colorados y militares se creyeron que éramos el pastor mentiroso cuando decíamos que venía el lobo, pero el lobo llegó. Es inconcebible que por la línea divisoria de un padrón se establezca que los de un lado no pagan nada y los del otro pagan todo. Nunca vi algo igual. Entonces, eligieron a los que no pagan nada, a los vendedores ambulantes. Pero, ¿fue una elección sensata, razonada? Se quedaron sin los que pagaban, pero yo no tengo la culpa de eso. Ahora el Banco de Previsión Social da déficit y, entonces, los uruguayos pagarán más impuestos por los autos. ¿Será una elección correcta? Se venderán 2.000 autos al año; no lo sé. ¿Eso es perfeccionar el país? ¿Es ir para adelante o para atrás? No lo sé. ¿Será el Uruguay un país de elite? Tampoco lo sé. Durante 50 años lo único que he sabido hacer es trabajar, no jugar. No soy jubilado, porque no puedo y, además, tengo tope. No soy pariente de jubilados: mi padre murió y mi madre también, y no tengo ningún hermano ni otro pariente jubilado. No estoy en la economía de cada uno, pero en mi opinión al Banco de Previsión Social había que aportarle y se eligió el camino inverso. Siempre me he dedicado a los autos. De alguna forma, siempre acompañé a la gente de la tienda –a mi hermano, que ha fallecido y a mis primos-, de aquí enfrente y vinimos a esta Casa muchísimas veces; para ver lo que ocurrió, no tienen más que asomarse a la ventana. Ya he dicho que la Dirección General Impositiva, la Intendencia y la Cámara de Comercio eligieron quedarse con los informales. Reitero que ese no es mi problema; es una elección que hicieron, como cualquier otra, y ya verán los resultados.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- Desearía hacer una pregunta de carácter más general, no tanto referida a Oferol S.A. en particular, sino al conjunto de la Cámara.

Si partimos de la base de que la situación llegó al punto al que llegó –sobre la cual cada uno tendrá su opinión, su responsabilidad, etcétera- y hoy contamos con datos que dicen que hay 4.000 ó 5.000 autos como volumen del mercado automotriz nacional, pero en otros momentos –por cierto bastante antes de llegar a los 30.000- hubo negociaciones y este sector, como tal, ha sido de los que más supo plantear alternativas, ¿qué es lo que ven como posible de hacer? No me refiero a la zona de los negocios particulares porque eso lo hace cada uno, pero sí a lo que pueden ser planteos en donde hay un mercado que cambió radicalmente y un país que, como se ha dicho, es más pobre. Ese es el punto en el que hoy estamos. ¿Qué es lo que la Cámara piensa que hoy estaría en condiciones de encarar para que, en el escalón que sea, pueda por lo menos retomar algo? Creo que hoy todos somos conscientes de que un país sin actividad, antes o después, se cae y eso fue lo que pasó. Uno no puede resignarse a que en este rubro, como en otros, la dinámica sea simplemente importar.

Me parece que en este sector hay una experiencia muy interesante acerca de cómo se combinaron cosas, cómo se importó a cambio de exportar y quisiera saber, de esa experiencia e historia acumuladas, qué es lo que se puede pensar en plantear.

SEÑOR SOLER (Don Ernesto).- Soy Director de NORDEX, Director de Santa Rosa y Presidente de la gremial que agrupa a las empresas industriales.

Pienso que, en definitiva, un país como Uruguay, por su propio mercado interno, no puede pesar en la decisión de compañías que se han ido globalizando y cada vez son mayores porque en los últimos cuarenta años el volumen ha ido cambiando. Al día de hoy quedan ocho o nueve compañías automotrices en el mundo, algunas con más marcas y otras con menos, pero son sólo esos mostradores que responden prácticamente por todas las marcas. Diría que el concepto global al que en cierto aspecto deberíamos apelar sería el de flujos de comercio.

Hasta 1992 ó 1993 Uruguay basó su sector automotriz en dos aspectos: uno, que era la necesidad de exportar para importar y otro, que suponía que los autos fabricados en nuestro país debían tener un determinado contenido de integración nacional.

Pienso que el primero de los conceptos, el de flujo de comercio –que Uruguay debería preservar-, de alguna manera puede influir favorablemente en nuestro sector porque evidentemente si para importar debiéramos exportar, alguien –además de nosotros mismos- se va a preocupar de encontrar qué hacer y dónde colocar. Reitero que ese debería ser el concepto mayor.

Después, deberíamos explorar algunos conceptos -que ya ha establecido aquí Jorge Soler- que a mi entender están vigentes hasta el día de hoy. Actualmente, paga menos impuestos un auto proveniente de Argentina o de Brasil que ingresa libremente a través de los acuerdos del MERCOSUR. Esto se debe a que mientras que los autos argentinos o brasileros no tienen que pagar el 2% de nacionalización de sus partes ni tampoco los gastos de puerto porque llegan vía terrestre, nosotros al tener que traer las partes de fuera de la región, debemos pagar U$S 90 la tonelada. En un auto chico ese elemento genera una diferencia del orden del 4% o 5% del valor del vehículo con respecto al producto argentino o brasilero. Aclaro que me refiero a los autos argentinos y brasileros que son de la región y no de fuera. Sin duda, este es un elemento que el Gobierno debería revisar en forma rápida, porque de lo contrario se está colocando al producto uruguayo en desventaja frente a otro que, en definitiva, está negociado dentro del acuerdo del MERCOSUR.

Otra iniciativa que deberíamos adoptar, a mi juicio, es la de tratar de vender el Uruguay –lo cual es muy difícil- como lugar para desarrollar proyectos específicos o de producciones no muy importantes, a fin de que puedan ser colocadas en la región. No hay que olvidar que esta región, al verse tan disminuida como lo está actualmente, determina que las fábricas instaladas, de las ocho o nueve marcas a que me referí anteriormente, tengan una sobrecapacidad instalada muy importante que es nuestro primer enemigo frente a cualquier proyecto nuevo o actual. Sin duda van a querer llevar a cabo esos proyectos en sus propias fábricas y no en una empresa externa, sin tener en cuenta que se está en un país cuyo mercado interno no permite una colocación importante de sus

productos. Por eso entiendo que tratar de atender a los flujos comerciales del sector puede constituir una solución que en el tiempo opere como una forma de recomponer la actividad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me gustaría saber si el tema del que el señor Soler está hablando ha sido planteado ante el Ministerio de Industria, Energía y Minería.

SEÑOR SOLER (Don Ernesto).- En realidad no, porque creo que la Cartera de Industria ha actuado siempre como una Subsecretaría del Ministerio de Economía y Finanzas. Entonces, si bien lo que he dicho acerca de que los autos fabricados en el Uruguay tienen una desventaja del orden del 4% o 5% con respecto a los autos argentinos o brasileros es muy conocido en el Ministerio de Industria, Energía y Minería, cualquier iniciativa en ese sentido choca contra la irreductibilidad del Ministerio de Economía y Finanzas. En esta última Cartera ocurre algo que es sabido por todos: pasan los Ministros y los Subsecretarios pero los veinte o veinticinco asesores del Ministerio son los mismos desde hace veinticinco o treinta años. En definitiva, esos asesores son quienes dictan las líneas, están en conocimiento de los números y día a día elevan las decisiones a adoptar. Toda esta gente, en última instancia –y en esto corroboro lo dicho por Jorge Soler-, no se ha preocupado mucho durante los últimos veinte años por todo lo relacionado con la actividad nacional. Que la industria se viene cayendo a pedazos no es evidente sólo en nuestro sector, sino en todas las áreas de la industria de nuestro país. Como sabemos, de las 220.000 personas que había trabajando en 1988 ó 1989, hoy quedan apenas 80.000, de modo que las 140.000 que dejaron de trabajar en el sector industrial están actualmente subempleadas o en el sector de la informalidad, aspecto este último que nos ha generado un daño muy importante.

Creo que son todas condiciones que se han ido dando en el tiempo, una a continuación de la otra y en el mismo sentido. Estamos hablando de un producto nacional, que implica la decisión de invertir, de tener activos fijos, de comprar y procesar la materia prima y de poner el producto terminado a disposición del consumidor. En cambio, ser importador es solamente tomar la decisión de comprar y vender.

A eso le debemos sumar una trilogía que en los últimos años no ha funcionado bien. Me refiero, por un lado, a la Dirección General de Aduanas, que no lo ha hecho en la parte física ni en la formal. Tampoco lo hizo en lo que respecta a los valores y a la fiscalización física de los mismos. Esto origina una segunda instancia, porque todos los importadores tienen que solucionar un paso siguiente, o sea, arreglar los números para no pagar en la Dirección General Impositiva sumas que no representan ganancias reales. Si se importan elementos subfacturados, después hay que "netear" la diferencia de alguna manera. Así, llegamos al segundo escalón, que es la Dirección General Impositiva. Es por todos conocido que tampoco funcionó bien en los últimos años. Finalmente, llegamos al tercer escalón, que es el BPS que ha tomado una serie de medidas que pretenden ser justas o que pretenden amparar a mucha gente. Sin embargo, creo que el tributo personal y los otros mecanismos que se han creado en los últimos 10 ó 15 años, atentan contra las empresas organizadas que tienen una extensa nómina de personal. Todos los meses, cuando llega el día indicado, indefectiblemente debemos pagar el BPS y la DGI porque, de lo contrario, tenemos multas y recargos. Hoy, nuevamente con inflación, esto no sería tan grave, pero cuando era mínima, las multas y recargos de dichos Organismos seguían siendo de entre un 10% y un 20%. Esto motivaba que cualquiera que tuviera una empresa organizada y por alguna razón se atrasara, entraba en un camino sin retorno: el de la refinanciación, el del diferimiento, etcétera.

Creo que el tema industrial es complejo y si un país tan pequeño como el Uruguay no defiende sus flujos, va a encontrar siempre trabas económicas o paraarancelarias que pueden ejercer, en mayor grado y de mejor manera, vecinos grandes como Brasil o Argentina. Evidentemente, la contraparte no se puede dar, porque el hecho de que Uruguay frene mercaderías en la frontera a dichos países, no es significativo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esta debe haber sido la sesión más breve a la que he asistido en muchos años. Sin embargo, pocas veces he recibido un informe tan claro, por lo menos en términos generales. Son áreas que muchos Legisladores desconocen, ya que no todos tenemos que conocer en profundidad cada uno de los temas, máxime en un aspecto tan difícil como el automotriz, en un país como el Uruguay, que no tiene cultura al respecto, tal como la tienen otros países.

En este sentido, sinceramente me comprometo a leer muy bien la corta sesión del día de hoy, porque algunos conceptos que se han vertido, aunque sea en forma rápida, considero que han sido por demás contundentes y, por lo tanto, merecen un estudio un poco más claro y quizá alguna conversación con otras personas –incluso, con ustedes nuevamente- y no en la Comisión Permanente, que culmina sus funciones a fines de este mes.

En nombre del Representante Ponce de León y el mío propio, agradezco vuestra visita y les pido disculpas por haberlos hecho concurrir dos veces en un mismo día, puesto que desconocíamos vuestra asistencia a la Comisión de Industria y Energía.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 16 y 52 minutos)